Transport Canada Transports Canada

TP 8294

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Canada

BATEAUX DE PÊCHE

Résumés des Rapports d'investigation
sur les sinistres maritimes

Publication N° 1 Avril 1987

Résumés des accidents et sinistres maritimes de bateaux de pêche

Cette publication, publiée trois fois par année, donne un abrégé des rapports d'investigation sur les accidents/sinistres maritimes concernant les bateaux de pêche qui furent sujet d'une enquête par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Une autre publication traitera des navires de commerce et d'autres bâtiments.

Nota:

1. Un glossaire des termes et des abréviation employés se trouve à la fin de cette publication.

2. À moins d'indication contraire, l'heure mentionnée dans cette publication est l'heure locale.

Les rapports complets des résumés ci-inclus pourront être obtenus en vous adressant au :

Chef
Enquêtes sur les accidents maritimes
Transports Canada
Suite 800
110, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Les lecteurs doivent se rappeler que cette publication et les rapports d'investigation distribués par la division des Enquêtes sur les accidents maritimes sont publiés qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Leur contenu peut être insuffisant et trompeur s'il est utilisé à d'autres fins et ne peut être utilisé comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent d'un accident décrit dans cette publication. Les déclarations, les opinions et les constatations dans les rapports et les résumés appartiennent uniquement à la division des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté le chef du Canada.

TABLE DES MATIÈRES

1.	"BON-ADVENTURE"	-	Incendie et abandon	1
2.	"RANDOM BELL"	-	Chavirement et naufrage	4
3.	"CASSIOPEIA"	-	Échouement et perte totale	10
4.	"ST. CECILIA II"	-	Envahissement suivi d'un naufrage	15
5.	"NANCY STEEVE II"/ "MONA LISA"	-	Abordage	18
6.	"SD1078"	-	Chavirement et noyade	23
7.	"MELLANIE DAWN"	-	Envahissement d'eau suivi d'un échouement	27

"BON-ADVENTURE"

Incendie et abandon au Sud-Ouest de Ucluelet, sur la côte Ouest de l'Île de Vancouver (C.-B.) le 29 août 1986.

Résumé

Le bateau pour la pêche à la traîne non immatriculé "BON-ADVENTURE" de 11 tjb était un petit bateau de pêche. La cabine avant et le gaillard étaient situés en dessous de la timonerie, la cale à poisson et le lazaret, à l'arrière. Le bateau mesurait 11,58 m de longueur et avait été construit en 1967 à Stevenston (C.-B.).

Une entrée du côté tribord de la timonerie permettait d'accéder à la cabine. Une vieille cuisinière au mazout de 20 ans, dont les pièces n'avaient jamais été changées, était placée du côté tribord du gaillard à l'extrémité avant et une cuisinière au propane se trouvait à l'extrémité arrière de la cabine, également du côté tribord. Comme le bateau jaugeait moins de 15 tonneaux, il n'était pas tenu d'être inspecté par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. Cependant, au printemps 1985, il avait subi une inspection à des fins de renouvellement d'assurances.

Parti de Ucluelet, le "BON-ADVENTURE" se dirigeait vers les lieux de pêche au Sud-Ouest du port le 29 août 1986, lorsque vers 20h00, de l'huile a commencé à fuir du système de pilotage hydraulique; on a donc mouillé l'ancre par 48°29'22" N et 125°52'58" W, à 14 milles environ du rivage.

Vers 20h15, avant d'effectuer les réparations, le patron a ouvert la cuisinière au mazout pour préparer le repas. Il est resté dans les emménagements jusqu'à ce que la cuisinière soit bien allumée puis, sans baisser le régulateur de chaleur, s'est rendu dans le lazaret vers 21h00 pour réparer le système de pilotage.

Vers 21h20, le patron s'est aperçu que son bateau était en flammes et que la source de l'incendie était la cuisinière au mazout. Après avoir vainement essayé d'éteindre le brasier, au moyen de l'extincteur au halon, il a averti par radio de ses problèmes un autre bateau de pêche qui se trouvait dans les environs en indiquant sa position par des coordonnées Loran. Premièrement après avoir éprouvé quelques difficultés, le patron a réussi à mettre le radeau de sauvetage à l'eau de façon satisfaisante, puis sans endosser de gilet de sauvetage mais tenant une combinaison de survie à la main, il a abandonné son bateau et a sauté dans le radeau. Au moment où le radeau de sauvetage s'éloignait du bateau en dérivant, on a constaté qu'il n'y a plus d'électricité et que toute la cabine était en flammes; peu de temps après, le patron a entendu ce qu'il supposait être

l'explosion des réservoirs de gaz propane. Une trentaine de minutes plus tard, le bateau de pêche "HARVEST QUEEN" l'a repêché.

Le temps n'a joué aucun rôle dans l'accident; les conditions étaient les suivantes : brouillard dense sans vent et visibilité de moins de 2,5 encablures.

Le bateau a finalement coulé le même soir par 48°49'28" N et 125°53'54" W. Il semble que la valeur assurée du bateau ait été de l'ordre de 70 000 $.

Constatations

Le "BON-ADVENTURE" a coulé par suite d'un incendie.

Même si la cause précise de l'incendie n'a pu être déterminée, il semble que :

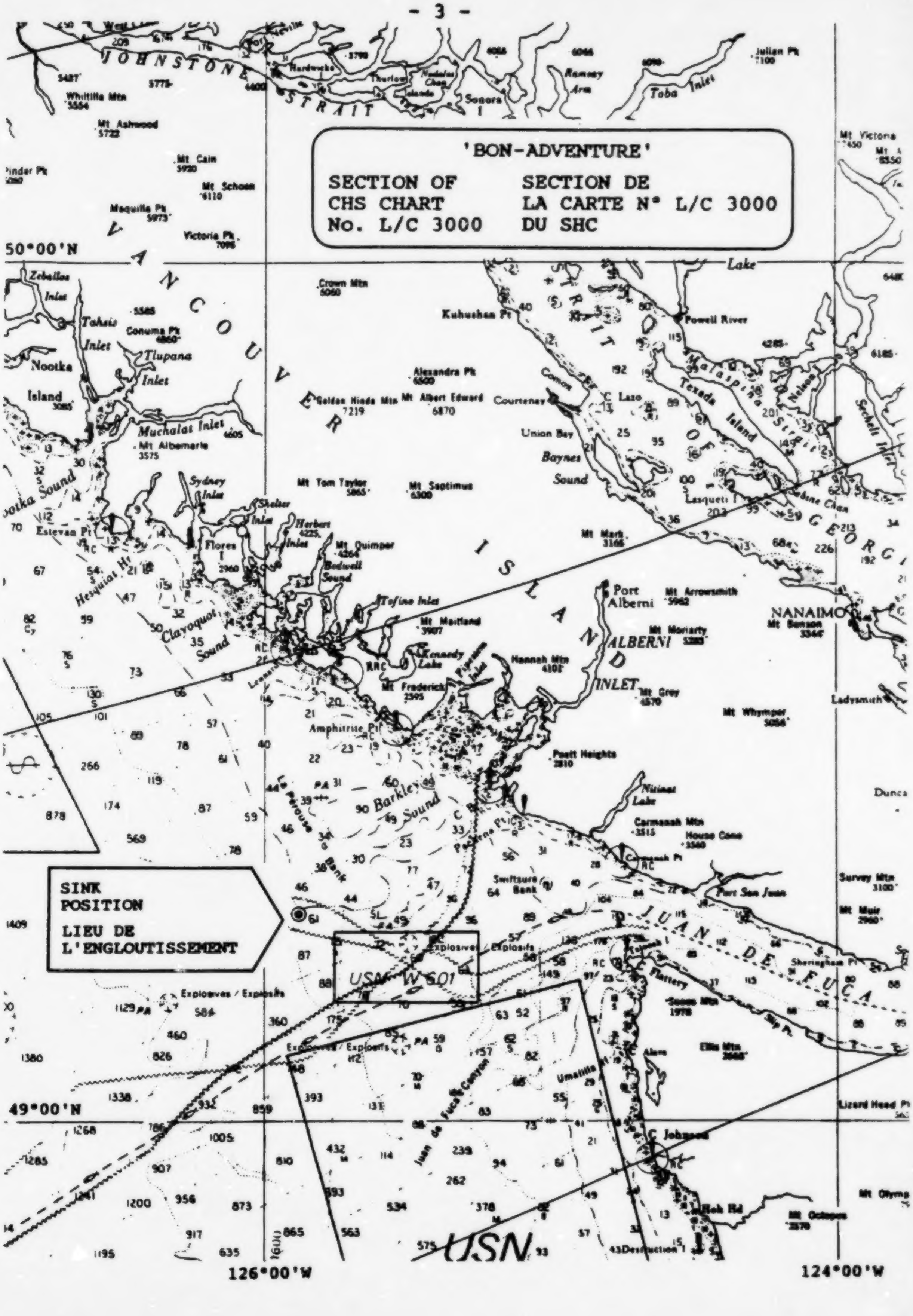
- l'incendie ait pris naissance dans la cuisinière au mazout dans la partie inférieure de la cabine;
- l'incendie se soit propagé rapidement en raison d'une coque en bois et des éléments environnants;
- le patron ait abandonné son bateau dans un radeau de sauvetage après avoir essayé sans succès d'éteindre l'incendie avec un extincteur portatif au halon.

Autres constatations

Il semble que le radeau de sauvetage ne se soit pas gonflé complètement au départ, parce qu'il y avait un faux-bras qui était enroulé autour du col du cylindre.

Le patron a été recueilli sain et sauf après avoir passé 35 minutes environ dans le radeau de sauvetage.

Le propriétaire/patron possédait le permis nécessaire pour exploiter une station de radiotéléphone sans posséder le certificat de radiotéléphoniste requis.


'BON-ADVENTURE'
SECTION OF CHS CHART No. L/C 3000
SECTION DE LA CARTE N° L/C 3000 DU SHC
SINK POSITION
LIEU DE L'ENGLOUTISSEMENT
50°00'N
49°00'N
126°00'W
124°00'W
JOHNSTONE STRAIT
VANCOUVER ISLAND
STRAIT OF GEORGIA
JUAN DE FUCA
Toba Inlet
Nootka Island
Nootka Sound
Muchalat Inlet
Clayoquot Sound
Barkley Sound
Port Alberni
ALBERNI INLET
NANAIMO
Courtenay
Union Bay
Baynes Sound
Texada Island
Malaspina Strait
Powell River
Lasqueti I
Amphitrite Pt
Estevan Pt
Hesquiat Hr
Tofino Inlet
Kennedy Lake
Nitinat Lake
Port San Juan
C Flattery
C Johnson
Ladysmith
Swiftsure Bank
La Perouse Bank
Juan de Fuca Canyon
USN W 601
USN
Explosives / Explosifs
Mt Arrowsmith
Golden Hinde Mtn 7219
Mt Albert Edward 6870
Mt Tom Taylor
Mt Septimus
Mt Moriarty
Mt Whymper
Mt Grey
Hannah Mtn
Mt Frederick
Mt Maitland
Crown Mtn
Alexandra Pk
Victoria Pk
Mt Cain
Mt Schoen
Mt Ashwood
Maquilla Pk
Whitlilla Mtn
Kuhushan Pt
Sonora I
Ramsay Arm
Julian Pk
Mt Victoria
Zeballos Inlet
Tahsis Inlet
Tlupana Inlet
Conuma Pk
Mt Albemarle
Sydney Inlet
Flores I
Herbert Inlet
Bedwell Sound
Mt Quimper
Carmanah Pt
Carmanah Mtn
Sheringham Pt
Survey Mtn
Mt Muir
Mt Benson
Ellis Mtn
Lizard Head Pt
Hoh Hd
Mt Octopus
Destruction I
Umatilla
Sabine Chan
Lazo
Comox
Sechelt Inlet
Nelson I

"RANDOM BELL"

Chavirement et naufrage dans la baie St. Mary's (T.-N.)
le 8 juin 1986.

Résumé

Le "RANDOM BELL" est un senneur de 48 tjb et 16,5 m de longueur, à moteur diesel. Il possédait un certificat lui permettant de transporter du hareng ou du capelan conformément au Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche. Il détenait un certificat d'inspection de la Garde côtière (SIC 29) délivré pour une courte période, mais au moment de l'accident celui-ci n'était plus en vigueur.

On chargeait et déchargeait le capelan et le hareng au moyen d'une poulie mécanique et d'une pompe à poisson. La pompe sépare le poisson de l'eau, elle évacue l'eau par-dessus bord et achemine le poisson dans la cale. La cale est conçue pour recevoir deux longueurs de planches de séparation, une de chaque côté de l'axe longitudinal pour diviser la cale en trois compartiments de façon à réduire l'effet de carène liquide. Il manquait toutefois une bonne partie de ces planches. La cale à poisson avait une profondeur de 1,5 m environ.

Le "RANDOM BELL" avait appareillé de St. John's (T.-N.) le 7 juin 1986 et était arrivé sur les lieux de pêche au capelan dans la baie St. Mary's à 04h00 le 8 juin 1986. Après avoir placé les planches de séparation du côté bâbord, à une hauteur d'une cinquantaine de centimètres seulement au-dessus des varangues, le bateau a commencé à pêcher vers 06h50. Le temps était beau et clair, avec une visibilité de 10 milles, un vent du Sud de 10 noeuds, une mer calme et une légère houle.

Vers 13h30, il y avait 31 700 kg (70 000 lb) de poissons à bord et 13 600 kg (30 000 lb) dans la senne. La senne a été saisie du côté tribord et suspendue à la poulie mécanique. Soudainement, le bateau a pris une bande à 40° à 50° à tribord. Dans le but d'enrayer cette bande, l'équipage a stoppé la pompe à poisson et a coupé le cul-de-chalut de la senne du côté tribord du bateau, mais le bateau a continué à donner de la bande.

Un des matelots a sauté à l'eau et a ramené près du bateau l'esquif, qui était attaché à la senne. Entre-temps, un autre matelot a lancé un appel de détresse sur la voie 6 de la radio VHF. L'appel a été reçu par plusieurs bateaux de pêche dans les environs. Peu de temps après, les autres membres d'équipage ont abandonné le bateau, sont montés dans l'esquif et ont été recueillis par un palangrier.

Le "RANDOM BELL" a coulé un peu plus tard par 7 brasses de fond. Le 15 juin 1986, il a été renfloué et remorqué jusqu'à Admiral's Beach où les réparations ont été effectuées à un coût estimatif de 150 000 $. L'accident n'a pas fait de blessés.

L'eau a causé des avaries considérables aux systèmes électroniques et électriques; il a fallu remplacer les emménagements et le bordé arrière.

Constatations

Dans de bonnes conditions météorologiques dans la baie St. Mary's (T.-N.), le "RANDOM BELL" a pris une forte bande à tribord et a finalement coulé par suite d'un manque de stabilité transversale de réserve. Il n'y a pas eu de pertes de vie. Il semble que les facteurs suivants aient contribué au chavirement du bateau :

- le propriétaire/patron a mal évalué et/ou compris les caractéristiques de stabilité du bateau en chargeant du capelan ou du hareng;

- le fait d'avoir enlevé les panneaux de séparation de la cale à poisson a entraîné une réduction virtuelle de la hauteur métacentrique en raison de l'effet de carène liquide, suivi par un déplacement du poids du capelan;

- plusieurs des planches de séparation de la cale à poisson n'étaient pas à bord;

- la réduction considérable de la réserve de stabilité positive du bateau a restreint la capacité de ce dernier à se redresser;

- une charge sur la poulie mécanique, combinée au soulèvement et au roulis du bateau, a contribué également à éliminer complètement la stabilité transversale dynamique du bateau;

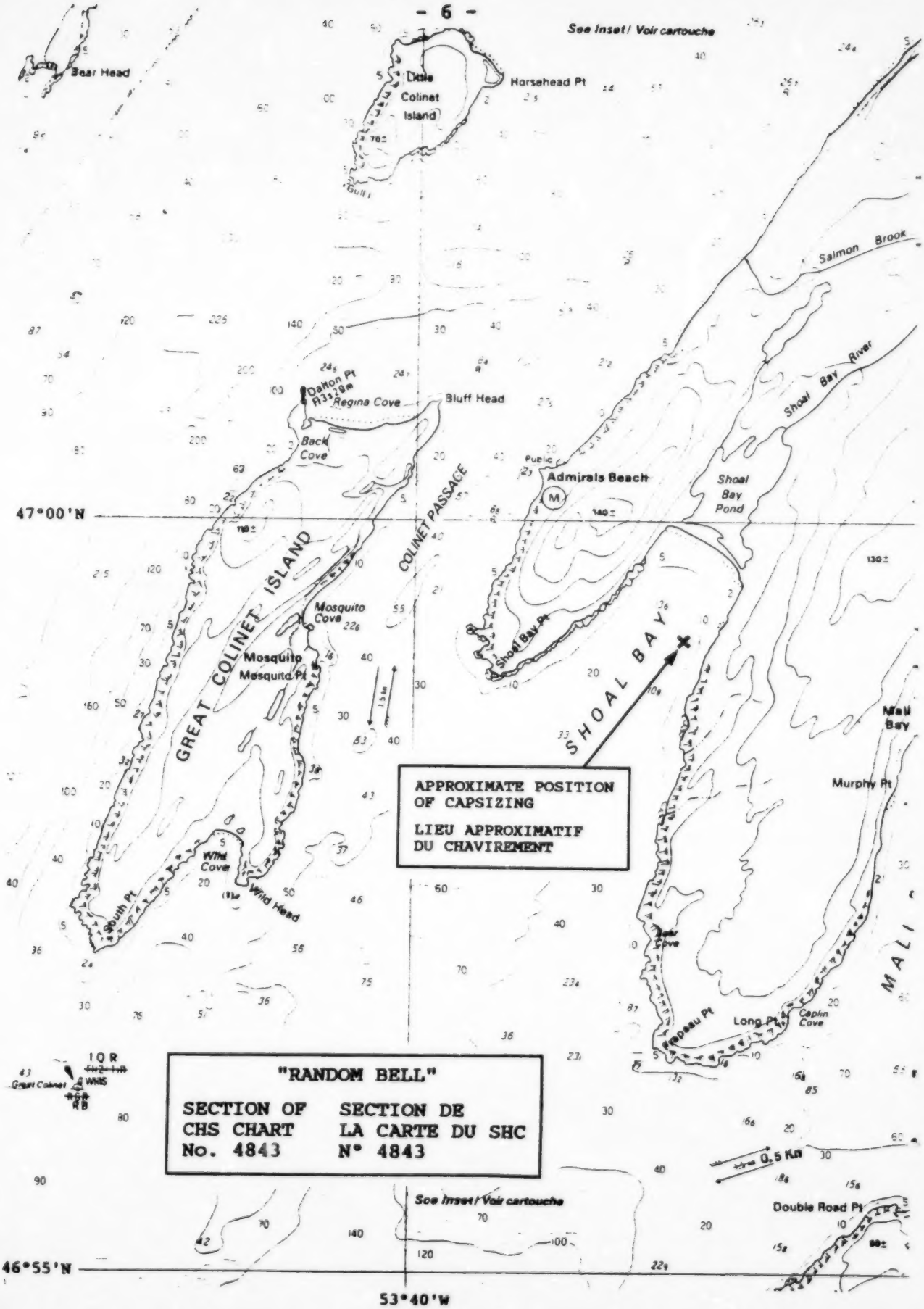
- le livret de stabilité présenté par le propriétaire ne mettait pas en relief, ni dans le texte ni dans les croquis, l'importance de saisir les panneaux de séparation de la cale en pêchant le capelan ou le hareng.

Autres constatations

Le premier message de détresse par radiotéléphone n'a pas été envoyé sur la bonne fréquence de détresse.

Le grand nombre de bateaux de pêche dans le secteur immédiat a permis une intervention rapide.

Le propriétaire n'a pas fait inspecter le bateau tel qu'exigé par la Loi sur la marine marchande du Canada.



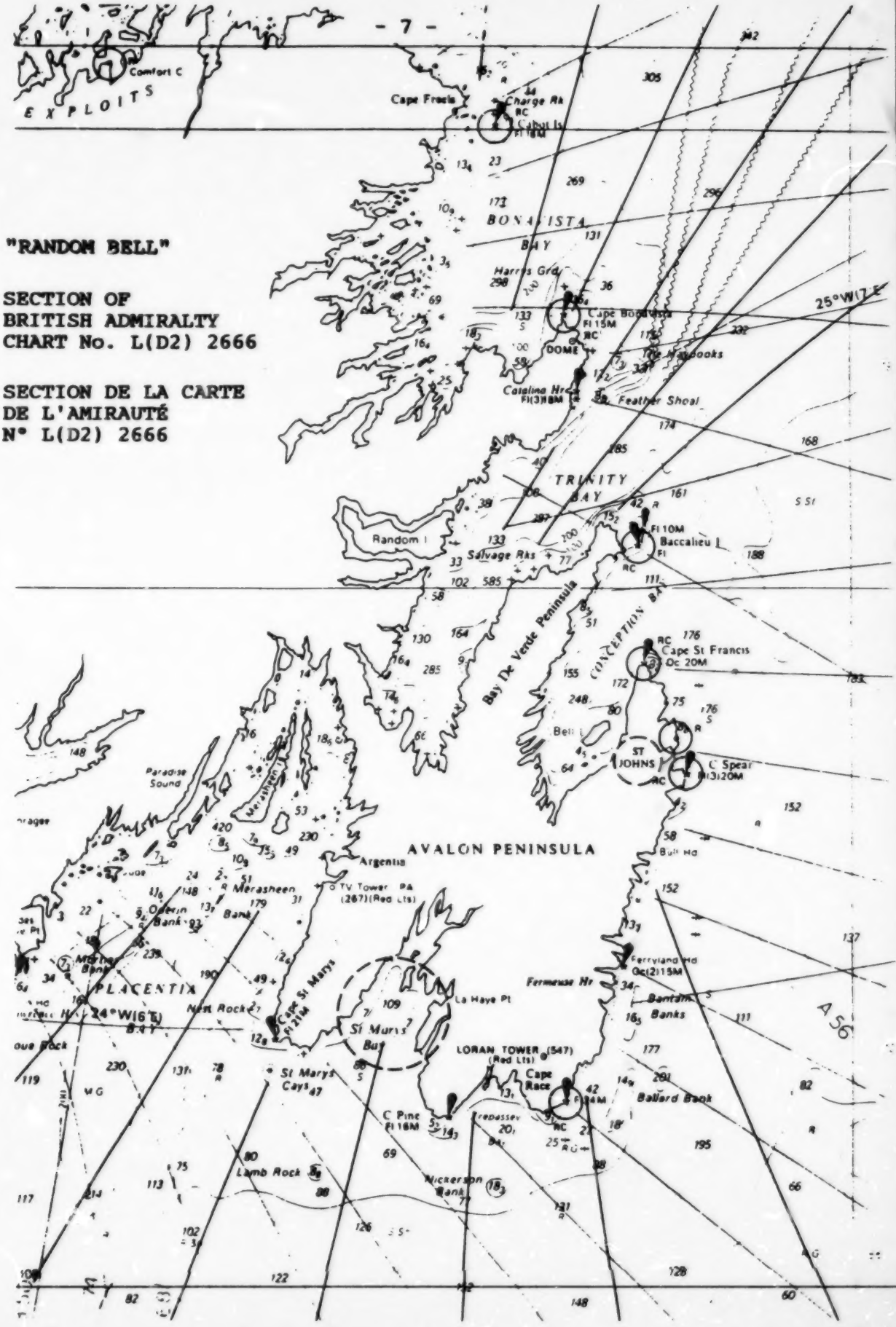
APPROXIMATE POSITION OF CAPSIZING

LIEU APPROXIMATIF DU CHAVIREMENT

"RANDOM BELL"

SECTION OF CHS CHART No. 4843

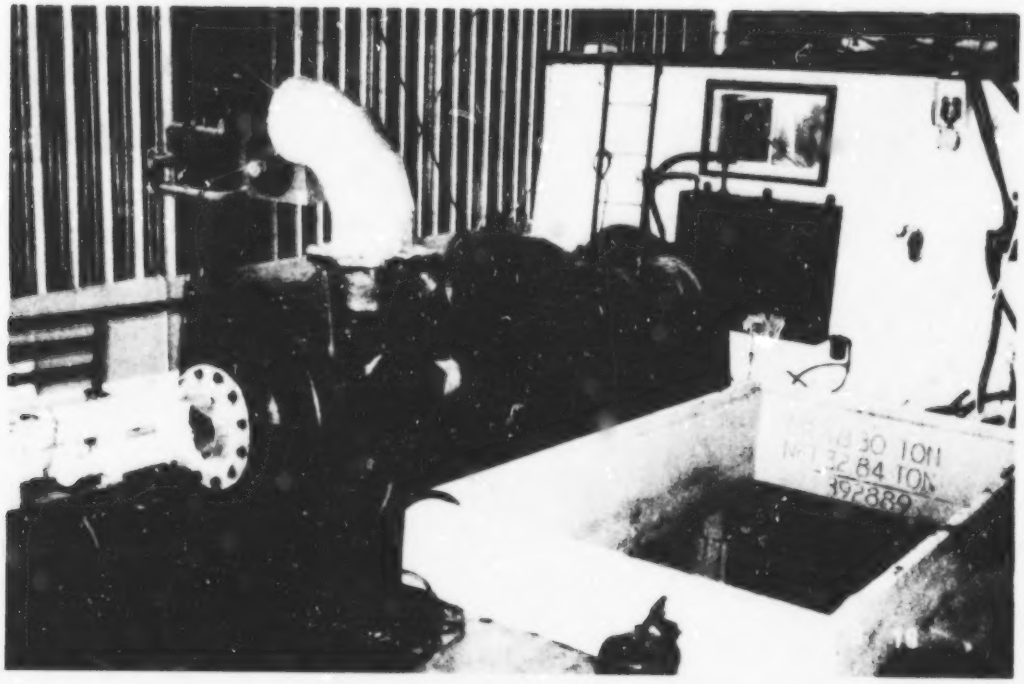
SECTION DE LA CARTE DU SHC N° 4843



"RANDOM BELL"

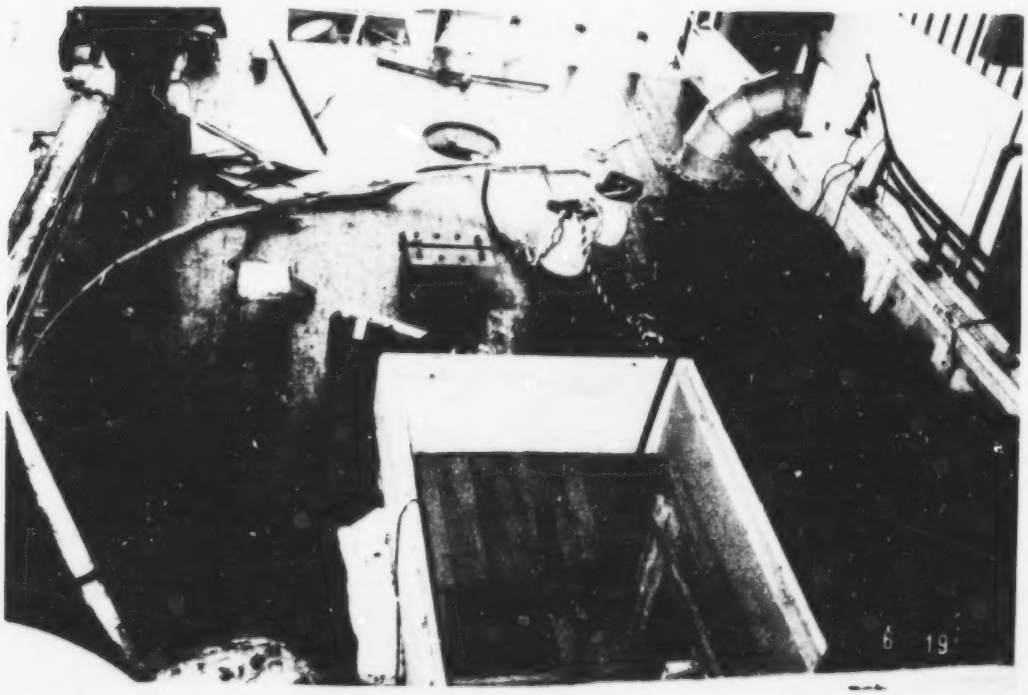
SECTION OF
BRITISH ADMIRALTY
CHART No. L(D2) 2666

SECTION DE LA CARTE
DE L'AMIRAUTÉ
N° L(D2) 2666

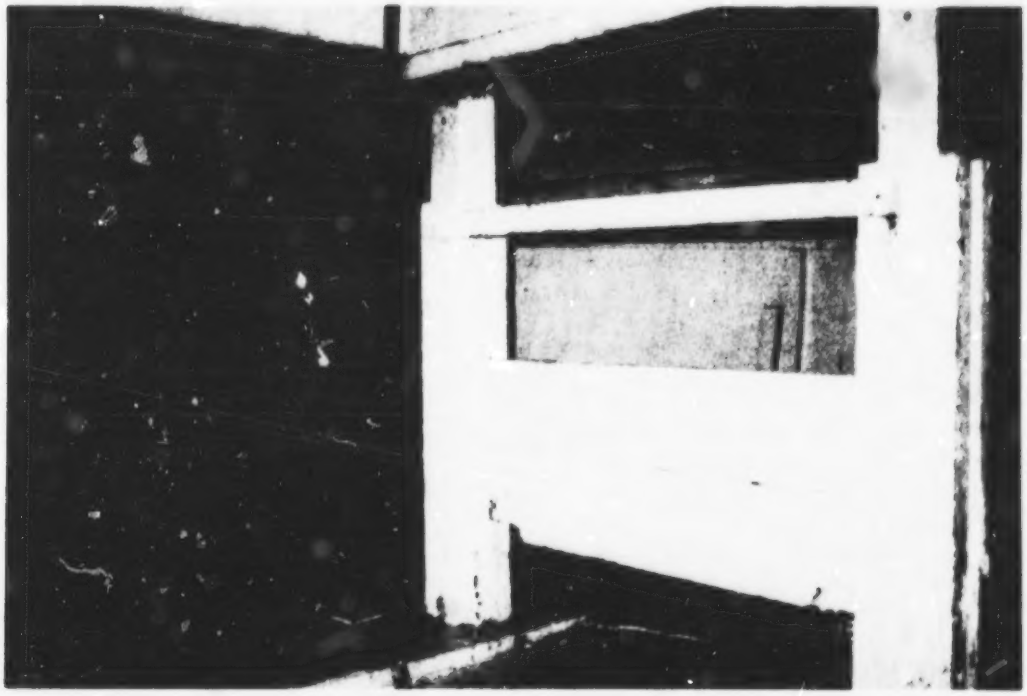


Fish pump and fish hold hatch coaming on the main deck.

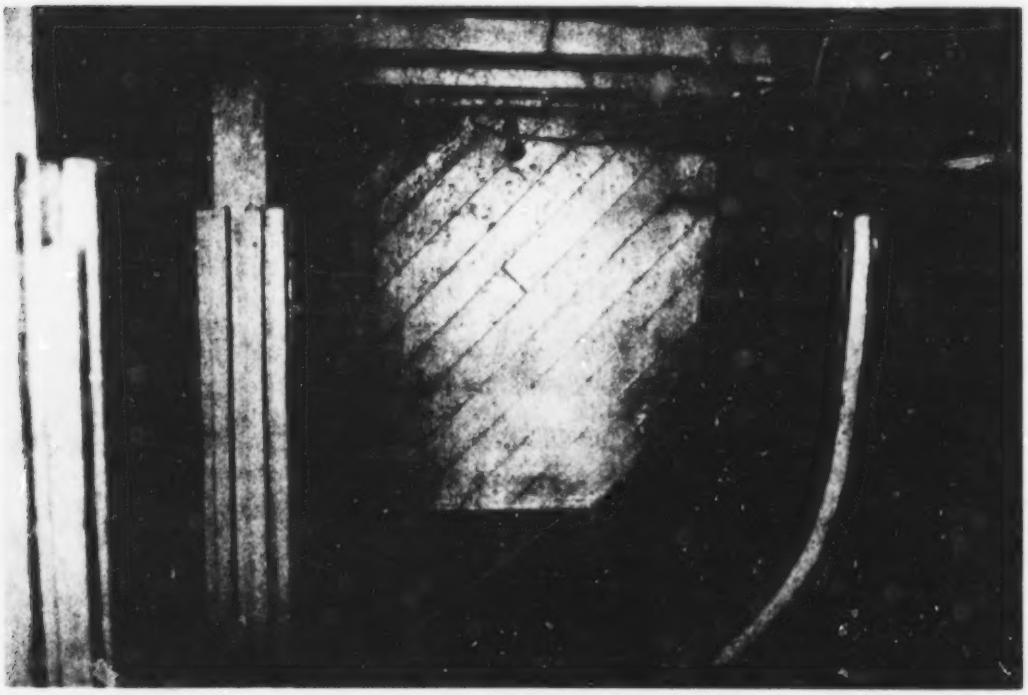
La pompe à poisson et l'écoutille de la cale à poisson sur le pont principal.



Main deck. Pont principal.



The only pen board found inside the fish hold.
La seule planche de séparation à l'intérieur de la cale.



Arrangement of penboard channels.
Disposition des rainures des planches de séparation.

"CASSIOPEIA"

Échouement et perte totale dans la baie de Fundy le 30 octobre 1986.

Résumé

Le petit bateau de pêche "CASSIOPEIA" d'une longueur de 12,13 m et de 38,55 tjb, à moteur diesel avait été construit à Acadia (N.-É.) en 1982. Il était en bois et la passerelle se trouvait sur le pont avant surélevé. Tout l'équipement de navigation, qui consistait en un radar d'une portée de 24 milles, un Loran C, un sondeur, un compas magnétique, un sifflet électrique, un poste VHF et un poste BLU, était en bon état. Le bateau possédait un certificat d'inspection de la Garde côtière (SIC 29) valide et l'équipage comprenait trois personnes.

Le "CASSIOPEIA" avait appareillé de Pinkneys Point (N.-É.) à 08h00 le 27 octobre 1986, et avait commencé à chaluter le poisson de fond lorsqu'il était arrivé sur les lieux de pêche de German Bank à midi. Il avait continué à pêcher jusqu'à 16h00 environ le 29 octobre au moment où les engins de pêche s'étaient emmêlés sur le fond de la mer. On avait enfin dégagé et rentré le filet à 22h30. En tout, l'équipage avait passé 36 heures pratiquement sans dormir entre le début des opérations de pêche et le moment où il avait réussi à dégager le filet.

Dans les vents du Sud-Ouest de 15 à 20 noeuds, une mer agitée et une visibilité variant entre 1 et 3 milles dans le brouillard et la brume, le bateau avait quitté German Bank vers 23h00 avec le patron à la barre et les deux matelots sous le pont en train de préparer le repas. Le patron comptait 35 années d'expérience de la pêche, dont la plupart dans la baie de Fundy et les eaux avoisinantes.

Le "CASSIOPEIA" a suivi au compas magnétique une route au Nord-Est à une vitesse évaluée à 8 à 9 noeuds. Il naviguait au radar, qui était réglé sur la portée de 3 milles, et il y avait, semble-t-il, sur l'écran beaucoup d'échos de mer qui ne pouvaient ni être éliminés ni réduits. Malgré ce problème, on n'avait pas vérifié la position en faisant le pointage radar ou en utilisant les coordonnées Loran C. Si on avait utilisé le Loran C, le patron aurait pu naviguer en toute sécurité sur la cadence 5930-Y-31093 qui va vers le Nord-Est (M) entre Gannet Dry Ledge et le feu et la bouée à cloche 'N 6'. Toute déviation par rapport à cette cadence en suivant une route constante aurait été une indication du courant et de la dérive dont l'effet s'exerçait sur le bateau.

Malgré un avertissement de dernière minute du bateau de pêche "LILLY PILLY", qui l'accompagnait, auquel le patron du "CASSIOPEIA" réagi sans délai, ce dernier bateau s'est échoué sur les rochers de Gannet Dry Ledge. Le "CASSIOPEIA" a ensuite

signalé l'incident au "LILLY PILLY". Entre-temps, sur le "CASSIOPEIA", un des matelots avait mis à l'eau le radeau de sauvetage tandis que l'autre était descendu sous le pont fermer la cuisinière. Ce dernier s'était emparé de gilets de sauvetage pour tous les occupants et d'une lampe de poche de 9 volts et était revenu sur le pont.

Après avoir lancé un message indiquant que l'on abandonnait le "CASSIOPEIA", les membres d'équipage étaient montés à bord du radeau de sauvetage vêtus des gilets de sauvetage et avaient été récupérés sains et saufs. Le peu de matières polluantes déversées lors de l'accident s'est dispersé rapidement. Le bateau s'était ensuite disloqué et il est considéré comme une perte totale. La valeur indiquée du bateau était de l'ordre de 150 000 $.

Constatations

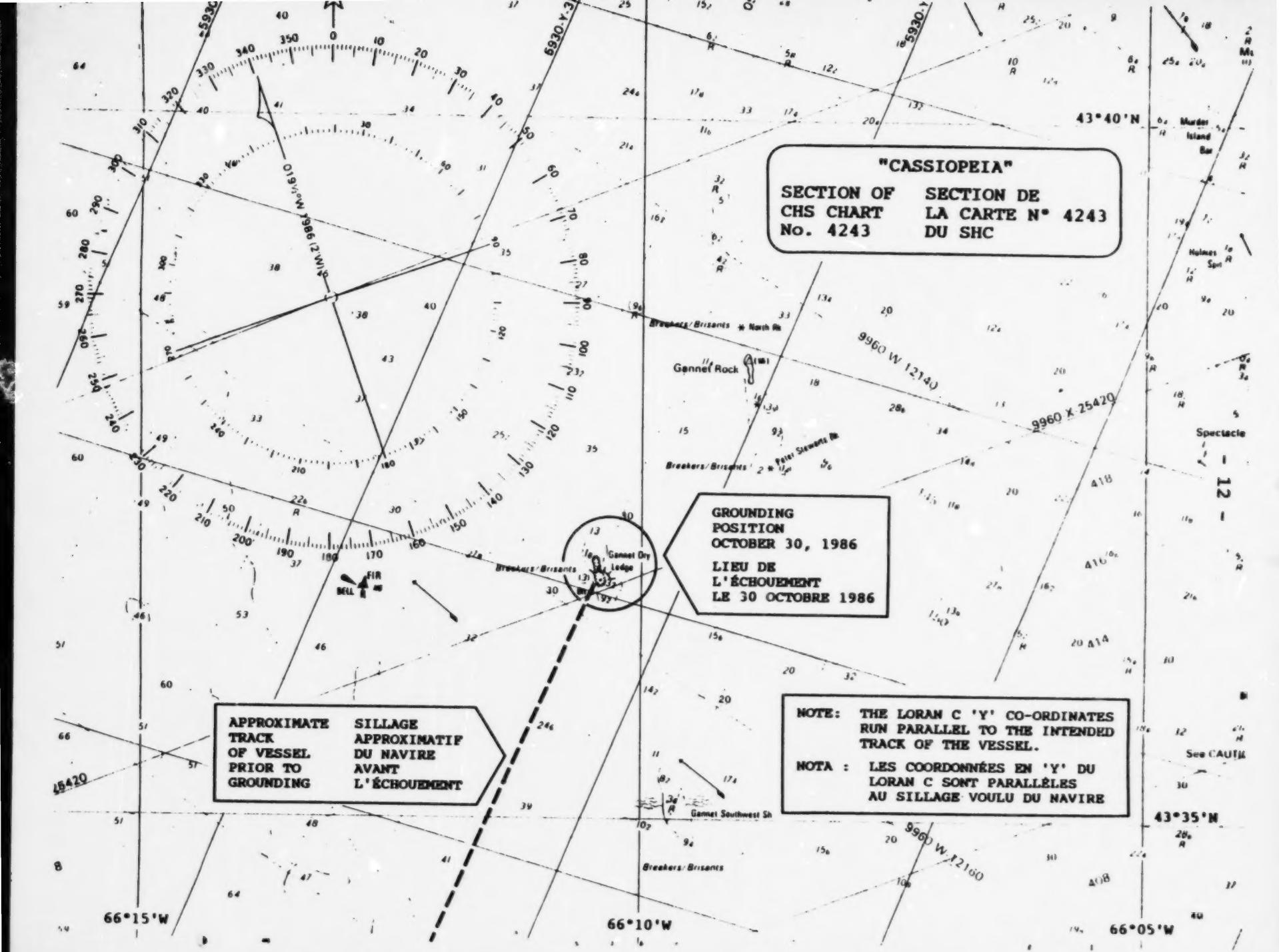
On peut attribuer la perte du "CASSIOPEIA" à une erreur de navigation.

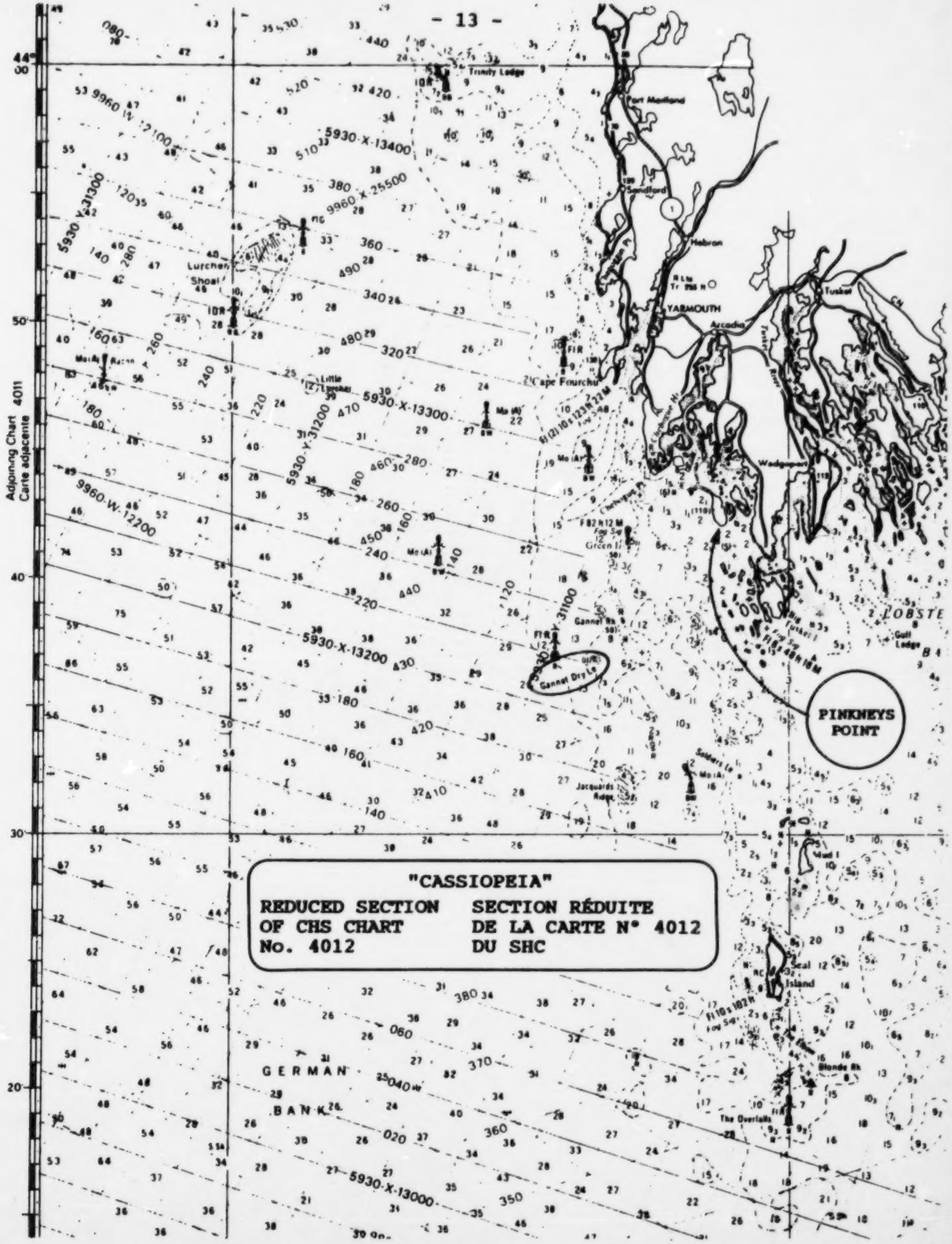
Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident :

- le fait de ne pas avoir déterminé la position du bateau au moyen des aides à la navigation disponibles;
- le fait de ne pas avoir modifié la route pour tenir compte de l'effet du vent et de la marée;
- le fait que le quart de navigation ait été assuré par une personne épuisée;
- la mauvaise interprétation du visuel radar;
- la présence d'échos de mer excessifs sur l'écran panoramique, lesquels ne pouvaient, selon les témoignages, être éliminés ou réduits.

Autres constatations

Le "LILLY PILLY" a répondu avec efficacité à l'appel "Mayday" et a réussi à rescaper l'équipage du "CASSIOPEIA".


"CASSIOPEIA"
SECTION OF CHS CHART No. 4243
SECTION DE LA CARTE N° 4243 DU SHC
GROUNDING POSITION OCTOBER 30, 1986
LIEU DE L'ÉCHOUEMENT LE 30 OCTOBRE 1986
APPROXIMATE TRACK OF VESSEL PRIOR TO GROUNDING
SILLAGE APPROXIMATIF DU NAVIRE AVANT L'ÉCHOUEMENT
NOTE: THE LORAN C 'Y' CO-ORDINATES RUN PARALLEL TO THE INTENDED TRACK OF THE VESSEL.
NOTA : LES COORDONNÉES EN 'Y' DU LORAN C SONT PARALLÈLES AU SILLAGE VOULU DU NAVIRE
43°40'N
43°35'N
66°15'W
66°10'W
66°05'W
9960 W 12140
9960 X 25420
9960 W 12160
5930-Y-3
6930-Y-3
Gannet Rock
Gannet Dry Ledge
Gannet Southwest Sh
Breakers/Brisants
Murder Island Bar
Holmes Spot
Spectacle
See CAUTION


Adjoining Chart 4011
Carte adjacente
"CASSIOPEIA"
REDUCED SECTION OF CHS CHART No. 4012
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 4012 DU SHC
PINKNEYS POINT
GERMAN BANK
Cape Fourchu
YARMOUTH
Trinity Ledge
Port Maitland
Hebron
Lurcher Shoal
Gannet Dry Ledge
Jacquards Ridge
Seal Island
The Overfalls
5930-X-13400
5930-Y-31300
9960-W-12100
9960-X-25500
5930-X-13300
5930-Y-31200
9960-W-12200
5930-X-13200
5930-Y-31100
5930-X-13000

FV "CASSIOPEIA" B.P. "CASSIOPEIA"

"ST. CECILIA II"

Envahissement suivi du naufrage au large de la côte Est de Terre-Neuve, le 20 août 1986.

Résumé

Le bateau de pêche en bois de 76 tjb, "ST. CECILIA II", a été construit en 1967 en Nouvelle-Écosse mais, au moment de l'accident, il était immatriculé à St. John's (T.-N.). Trois cloisons transversales étanches divisaient le bateau longitudinalement; les emménagements, la salle des machines ainsi que la timonerie étaient situés à l'avant de la cale à poisson. Le lazaret était placé derrière la cale. Lorsque le bateau est passé en cale sèche en mai 1986 pour subir un entretien régulier, la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne a effectué une inspection quadriennale. À cette occasion, on a remplacé une partie du bordé du tableau et calfaté la coque; cependant, avant que le bateau ne reprenne la mer, il a fallu qu'il repasse en cale sèche deux fois pour être calfaté de nouveau. Le "ST. CECILIA II" a été utilisé plus récemment comme bateau de pêche aux filets maillants, et c'est dans ce rôle qu'il a appareillé de Fermeuse (T.-N.) le 16 août 1986 à destination des lieux de pêche de Virgin Rocks où il a pêché pendant quatre jours.

Le "ST. CECILIA II" a appareillé au début de l'après-midi du 20 août pour rentrer à Fermeuse avec une prise d'environ 40 000 kg de morue à bord. Les conditions météorologiques étaient alors les suivantes : vents de l'Est de 10 km/h, longue houle, visibilité de 2 à 3 milles sous la pluie et température de l'air de 18 °C. La pêche en août était si bonne que les prises lors du voyage en cause ainsi que lors du voyage précédent étaient deux fois plus considérables que lors des voyages précédents. La prise lors du naufrage était, semble-t-il, la plus grosse depuis l'achat du navire par un Terre-Neuvien et le navire avait par conséquent moins de franc-bord.

Peu de temps après avoir appareillé pour rentrer au port, il est évident que la cale faisait eau, mais en raison de la présence du poisson dans la cale on n'a pas pu localiser la voie d'eau. Au début, la pompe dans la cale réussissait à contenir l'envahissement, mais celui-ci a augmenté graduellement jusqu'à ce qu'il dépasse la capacité d'évacuation des trois pompes en plus de l'écopage à la main. On a constaté que le lazaret se remplissait également d'eau et, à ce moment-là, on l'a fermé puisqu'on ne disposait d'aucun moyen pour l'assécher et que des pompes portatives ne pouvaient être utilisées en raison de la houle et de l'assiette. Toutefois, la salle des machines ne semblait pas inondée.

Le patron a communiqué avec la station radio de la Garde côtière de St. John's dès qu'on a découvert la voie d'eau et à 15h28 quand on s'est rendu compte que l'on ne pouvait contenir

l'envahissement, on a demandé des pompes portatives supplémentaires. À 15h45 toutefois, le patron a informé la station radio de St. John's que son bateau était en détresse et la station a transmis un relais Mayday. Le bateau a envoyé son dernier message à 15h56; il était alors arrêté et la lisse du tableau était submergée. L'équipage, vêtu de gilets de sauvetage, a abandonné le bateau de façon ordonnée dans l'embarcation et le radeau de sauvetage puis s'est éloigné du navire qui a coulé à 16h25.

Parmi les ressources mobilisées pour le sauvetage, il y avait plusieurs bateaux de pêche, dont l'un, le "ZEILA", a recueilli les membres d'équipage à 17h38. Quand les autres bâtiments furent libérés, l'hélicoptère de sauvetage, qui transportait à son bord les pompes portatives demandées, a continué jusqu'au secteur et a recueilli les neuf membres d'équipage et les a transportés à l'aéroport de St. John's où ils sont arrivés à 19h25 le 20 août 1986.

L'accident n'a fait aucun blessé et n'a pas entraîné de pollution. La valeur assurée du "ST. CECILIA II" était de l'ordre de 100 000 $.

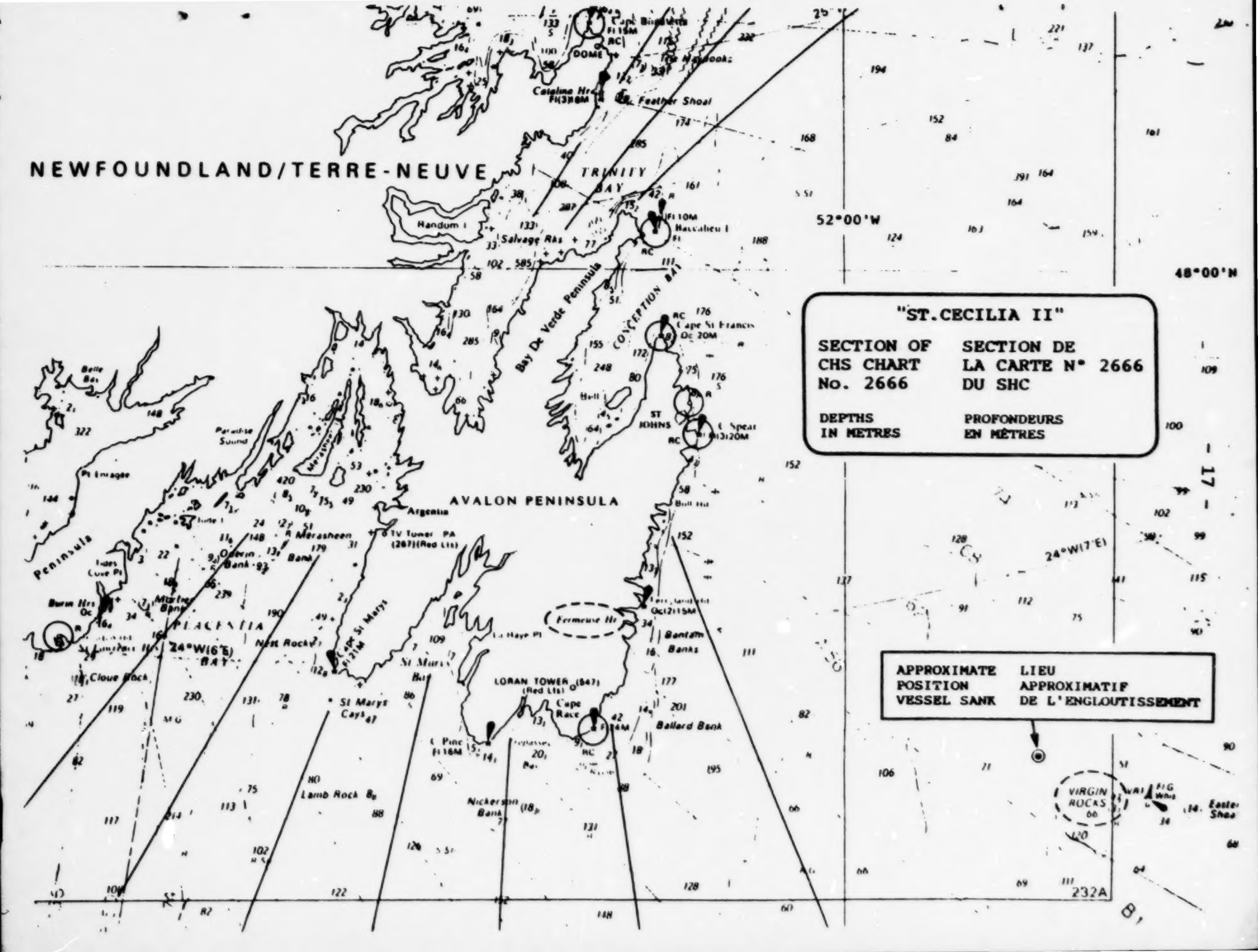
Constatations

Le bateau de pêche en bois "ST. CECILIA II" a commencé à faire eau à un endroit indéterminé de la partie arrière, le 20 août 1986 alors qu'il revenait des lieux de pêche. Au bout de quelques heures, l'envahissement dépassait la capacité d'évacuation des pompes du bateau et ce dernier a fini par couler. Il semble que les facteurs suivants aient contribué à la perte du bateau :

- l'inondation a d'abord commencé lentement;
- l'équipage du "ST. CECILIA II" n'a pas pu, à cause de la présence du poisson dans la cale localiser la voie d'eau et prendre des mesures pour l'aveugler;
- l'eau pénétrait dans le bateau à un débit qui dépassait la capacité d'évacuation des pompes à bord;
- on a constaté que le lazaret était inondé, mais il était impossible de trouver la voie d'eau parce qu'on ne disposait pas de moyens pour l'assécher et que l'utilisation de pompes portatives ne s'apprêtait pas en raison des conditions qui prévalaient.

Autres constatations

Le "ST. CECILIA II" a coulé avant que les pompes portatives demandées n'arrivent sur les lieux.


NEWFOUNDLAND/TERRE-NEUVE
"ST.CECILIA II"
SECTION OF CHS CHART No. 2666
SECTION DE LA CARTE N° 2666 DU SHC
DEPTHS IN METRES
PROFONDEURS EN MÈTRES
APPROXIMATE POSITION VESSEL SANK
LIEU APPROXIMATIF DE L'ENGLOUTISSEMENT
52°00'W
48°00'N
AVALON PENINSULA
TRINITY BAY
CONCEPTION BAY
Bay De Verde Peninsula
PLACENTIA BAY
St Marys Bay
ST JOHNS
Cape Race
LORAN TOWER
Fermeuse Hr
Bantam Banks
Ballard Bank
Nickerson Bank
Lamb Rock
St Marys Cays
Virgin Rocks
Feather Shoal
Salvage Rks
Random I
Baccalieu I
Catalina Hr
Argentia
Merasheen Bank
Oderin Bank
Burin Hr
Paradise Sound
24°W(16'E)
24°W(17'E)
232A

"NANCY STEEVE II" / "MONA LISA"

Abordage au large de Shippegan au Nouveau-Brunswick
le 2 septembre 1986.

Résumé

Le "NANCY STEEVE II" est un bateau de pêche de 27 tjb, construit en 1984 et immatriculé à Caraquet. La vedette de plaisance "MONA LISA" dont la surface extérieure de la coque et du pont est recouverte de fibre de verre a été construite en 1973.

Aux premières heures du 2 septembre 1986, la vedette de plaisance "MONA LISA" appareille de Caraquet avec 3 invités à son bord et fait route au 070° (M) sur l'autopilote à une vitesse de 9 noeuds. Pendant ce temps, le bateau de pêche "NANCY STEEVE II" qui avait capturé sa prise au large de Miscou se dirige vers l'entrée du chenal de Caraquet en faisant route au 230° (M) à une vitesse de 9 noeuds.

Il fait beau avec un vent léger du Sud-Ouest et la mer est calme. Il fait toujours nuit. Par contre, la visibilité est au moins 5 milles.

Vers 05h00, les deux bateaux sont en vue l'un de l'autre. Le "MONA LISA" suit une route qui est approximativement dans l'alignement lumineux du chenal de Caraquet. Le patron qui était seul dans la timonerie observe la silhouette d'un bateau de pêche qui s'approche dans la direction opposée. À bord du "NANCY STEEVE II", un membre d'équipage est à la barre tandis que le patron, aussi présent dans la timonerie, observe un bâtiment qui se trouve sur tribord. Les deux bateaux continuent leur route et maintiennent leur vitesse. Bien que chaque bâtiment ait son radar en marche, ni l'un ni l'autre l'utilise pour déterminer si un risque d'abordage existe.

Lorsque l'abordage devient imminent, le "MONA LISA" tourne à tribord alors que le "NANCY STEEVE II" tourne à bâbord en renversant la marche du moteur. Il s'en suit que l'étrave du "NANCY STEEVE II" heurte le côté bâbord avant du "MONA LISA". L'abordage s'est produit par 47°52,7'N et 064°43,8'W vers 05h05 le 2 septembre 1986.

Le "MONA LISA" a subi une brèche dans la coque laquelle a causé une voie d'eau importante. En outre, un des trois invités a été blessé à la cheville du pied droit et à la main et au poignet gauche. Le "NANCY STEEVE II" a subi des fissures entre l'étrave et les abouts de bordé.

Étant incapable de se remettre en route, le "MONA LISA" fut remorqué à couple par le "NANCY STEEVE II" et est arrivé en sécurité au quai de Caraquet vers 07h30 le 2 septembre 1986. Le blessé fut évacué à l'hôpital Chaleur de Bathurst et après avoir

été soigné, il a quitté l'hôpital le lendemain.

Constatations

L'abordage par temps clair, durant la nuit, entre le bateau de pêche "NANCY STEEVE II" et la vedette de plaisance "MONA LISA" a été dû à un manque de se conformer au Règlement sur les abordages.

Il parait que les facteurs principaux suivants aient contribué à l'accident.

Le "NANCY STEEVE II"

- a négligé de déterminer s'il existait un risque d'abordage tel qu'exigé par la règle 7;
- a négligé de s'écarter de la route du "MONA LISA" qui était sur tribord et n'a pas évité de croiser sa route sur l'avant tel qu'exigé par la règle 15(a);
- a négligé d'indiquer ses manoeuvres par des signaux de manoeuvre tel qu'exigé par la règle 34(a);
- a négligé de se servir de tous les moyens disponibles, y compris la radio VHF, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage tel qu'exigé par la règle 5;

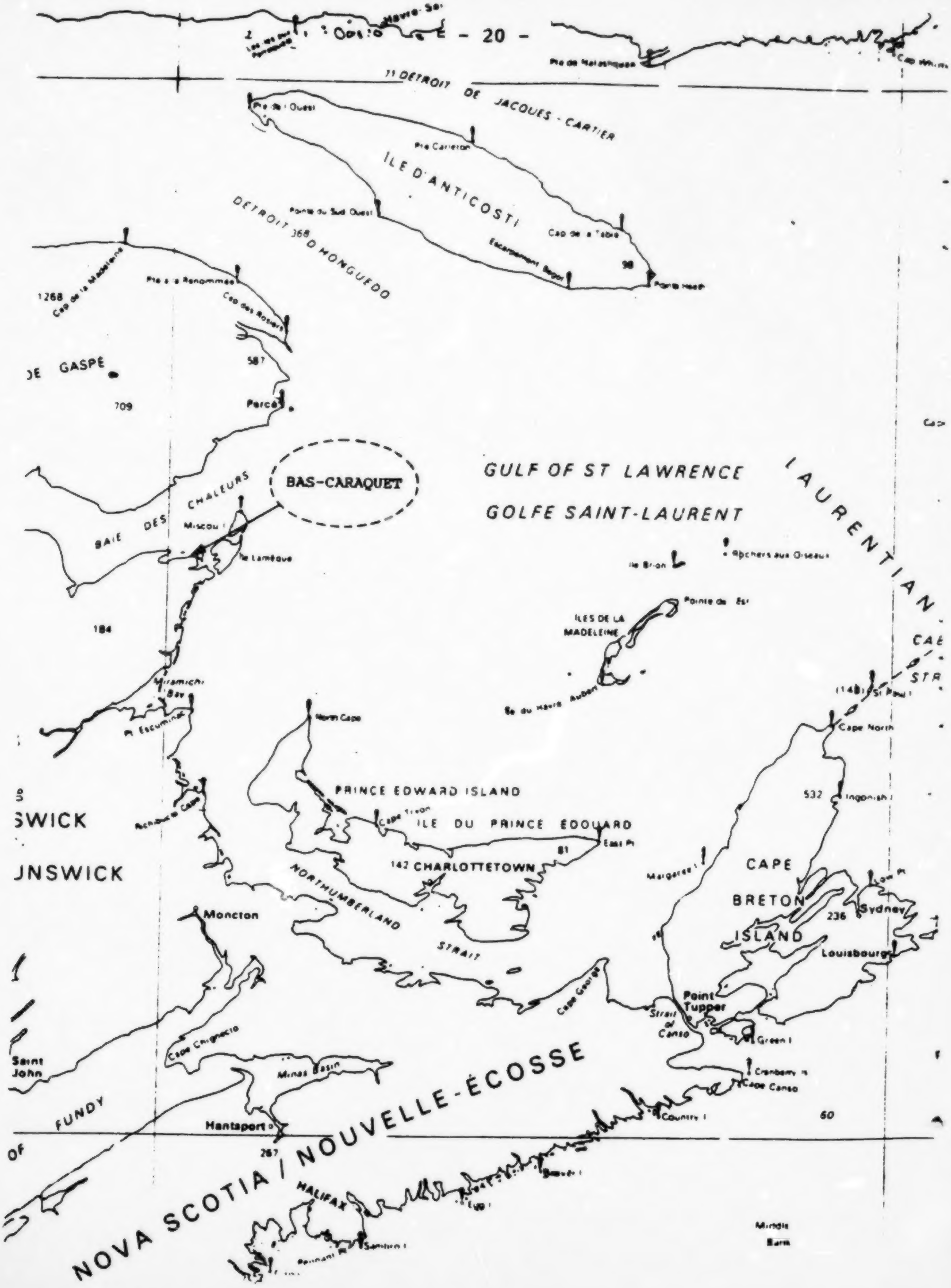
Le "MONA LISA"

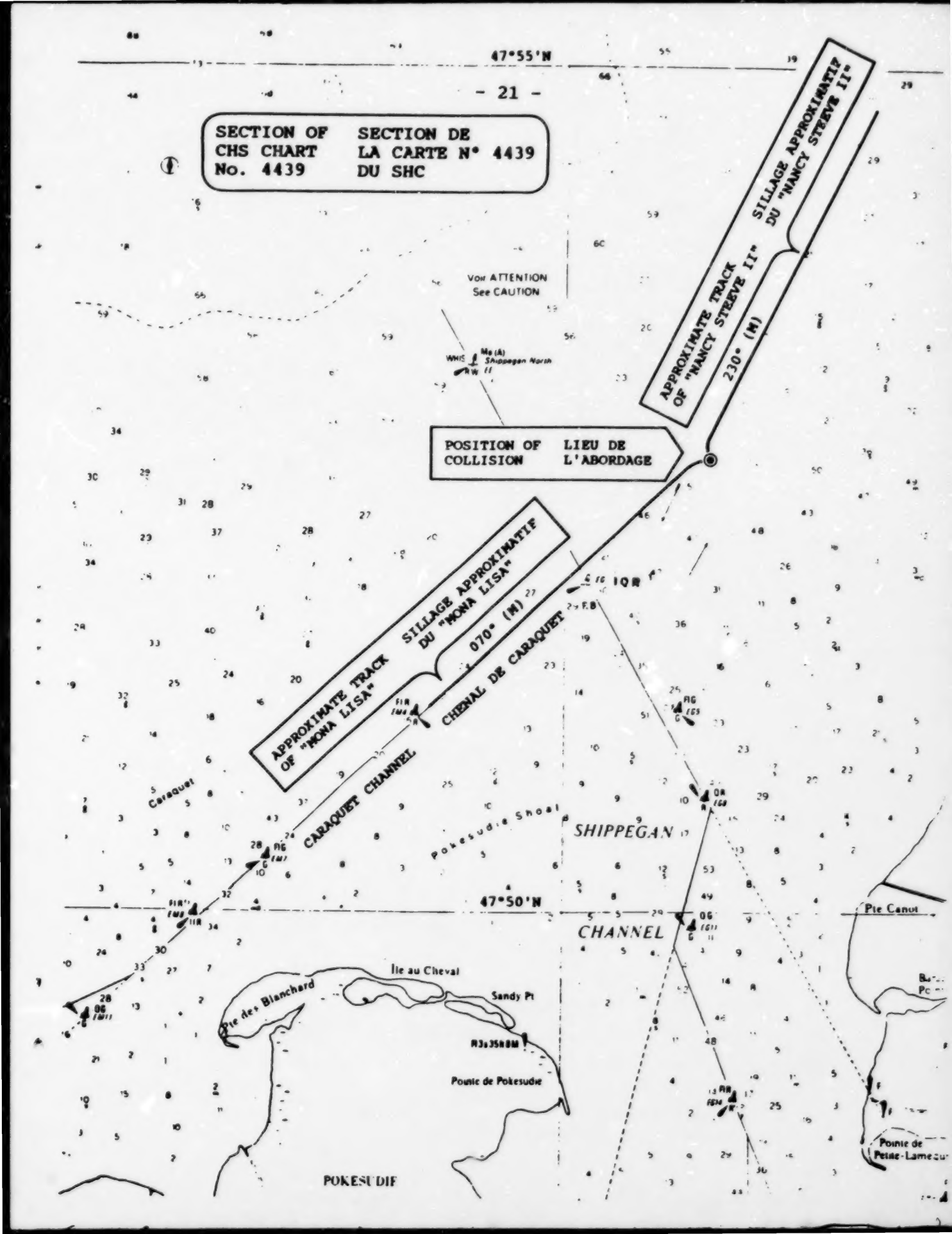
- a négligé de déterminer s'il existait un risque d'abordage tel qu'exigé par la règle 7;
- a négligé de se servir des signaux d'avertissement en cas de doute tel qu'exigé par la règle 34(d);
- a négligé de se servir de tous les moyens disponibles, y compris la radio VHF, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage tel qu'exigé par la règle 5.

Autres constatations

On retrouve le nom "NANCY STEEVE II" sur le registre maritime. Par contre on a inscrit le nom "NANCY STEVE 2" sur la proue du bâtiment.

Les patrons des deux bâtiments n'avait pas la connaissance voulue du Règlement sur les abordages.


DETROIT DE JACQUES-CARTIER
ILE D'ANTICOSTI
Pte Carleton
Pointe du Sud Ouest
DETROIT 368 D'HONGUEDO
Escarpement Bagot
Pointe Heath
1268
Cap de la Madeleine
Cap des Rosiers
587
DE GASPE
709
Percé
BAS-CARAQUET
BAIE DES CHALEURS
Miscou I
GULF OF ST LAWRENCE
GOLFE SAINT-LAURENT
LAURENTIAN
Rochers aux Oiseaux
Ile Brion
Pointe de l'Est
ILES DE LA MADELEINE
184
Miramichi Bay
Pt Escuminac
North Cape
PRINCE EDWARD ISLAND
ILE DU PRINCE EDOUARD
East Pt
81
142 CHARLOTTETOWN
NORTHUMBERLAND STRAIT
SWICK
JNSWICK
Moncton
Cape North
532
Ingonish I
CAPE BRETON ISLAND
236
Sydney
Louisbourg
Point Tupper
Strait of Canso
Cape George
Green I
Cranberry Is
Cape Canso
Country I
60
Saint John
FUNDY
OF
Cape Chignecto
Minas Basin
Hantsport
267
NOVA SCOTIA / NOUVELLE-ÉCOSSE
HALIFAX
Middle Bank


SECTION OF CHS CHART No. 4439
SECTION DE LA CARTE N° 4439 DU SHC
47°55'N
47°50'N
APPROXIMATE TRACK OF "NANCY STEEVE II"
SILLAGE APPROXIMATIF DU "NANCY STEEVE II"
230° (M)
POSITION OF COLLISION
LIEU DE L'ABORDAGE
APPROXIMATE TRACK OF "MONA LISA"
SILLAGE APPROXIMATIF DU "MONA LISA"
070° (M)
CHENAL DE CARAQUET
CARAQUET CHANNEL
Caraquet
Pokesudie Shoal
SHIPPEGAN
CHANNEL
Ile au Cheval
Pte des Blanchard
Sandy Pt
Pointe de Pokesudie
POKESUDIE
Pte Canot
Pointe de Petite-Lameque
Voir ATTENTION
See CAUTION

The pleasure craft "MONA LISA" undergoing repairs in the Bas-Caraquet shipyard.

La vedette de plaisance "MONA LISA" en réparation au chantier maritime de Bas-Caraquet.

The fishing vessel "NANCY STEEVE II" docked at the wharf in Caraquet.

Le bateau de pêche "NANCY STEEVE II" accosté au quai de Caraquet.

"SD1078"

Chavirement et noyade au large de Pointe à la Frégate
le 11 juin 1986.

Résumé

Normalement, s'il fait beau, les pêcheurs du village de Pointe à la Frégate vont faire la pêche entre 200 m et 300 m au large du village. D'habitude, on retrouve un seul pêcheur à bord de la plupart des embarcations. Il paraît que ces pêcheurs n'écoutent pas les prévisions météorologiques diffusées par radio avant d'appareiller parce que la pêche se fait si près de la rive. Si en faisant la pêche, le temps devient mauvais, ils regagnent la rive.

Il fait beau de bonne heure le 11 juin. Cependant, on a émis un 'avertissement pour les petites embarcations' pour la région entre Baie Comeau et Anticosti.

Vers 05h00, M. Minville appareille de la berge avec son embarcation non pontée de construction à clins en bois, longue de 5,60 m, pour faire la pêche au hareng à environ 200 m au large de Pointe à la Frégate. Arrivé sur les lieux de pêche, il arrête le hors-bord, mouille l'ancre et puis commence à filer les lignes de pêche.

Deux autres pêcheurs du village arrivent vers 05h20, chacun dans une embarcation semblable à celle du premier pêcheur. Ils mouillent l'ancre à 50 m de distance l'un de l'autre et commencent à faire la pêche à la morue.

Vers 07h00, une rafale agite la mer tout d'un coup. Les deux derniers pêcheurs se dépêchent à retirer de l'eau leurs engins de pêche pour regagner la rive avant que la mer ne soit trop agitée. L'un d'eux appelle M. Minville et les deux font signe de les suivre vers l'aval dans un endroit plus calme où les embarcations peuvent atterrir sans danger. Les deux réussissent tant bien que mal l'un après l'autre à atterrir dans une anse à 200 m de l'endroit où ils pêchaient. M. Minville les suit avec son embarcation quelques instants plus tard.

Sur la berge, plusieurs témoins regardent l'embarcation qui se dirige vers l'anse. Tout à coup, l'embarcation chavire, une grosse vague l'ayant heurtée par le travers. M. Minville est projeté à l'eau et essaye de nager mais n'y parvient pas. Submergé par une autre vague, il disparaît. Les témoins restent figés sur la berge parce qu'ils n'ont pas d'embarcations de sauvetage convenables. Il est 07h30.

Un quart d'heure plus tard, des secouristes arrivent mais il n'ont plus qu'à chercher le long de la rive. Vers 08h05, l'embarcation et le moteur hors-bord de la victime sont poussés

sur la berge par les vagues et à 08h55, on repêche le corps de la victime sur la berge à 300 m en aval du lieu du sinistre.

La victime ne portait ni gilet de sauvetage ni vêtement de flottaison, mais des vêtements de pluie et des bottes. Ce genre de vêtement l'a, sans doute, emporté vers le fond. L'embarcation n'était pas armée de gilet de sauvetage ni de bouée de sauvetage tels que prescrits par le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche.

La victime n'a probablement pas subi un effet immédiat d'hypothermie quand elle est tombée dans l'eau puisque la température de l'eau était d'environ 8°C. Si elle était restée à la surface, les secouristes auraient pu lui porter secours. D'après l'enquête du coroner, la cause de la mort de M. Minville a été déterminée comme étant due à la noyade.

Constatations

Au moment où il rentrait de la pêche suite à une rafale, le bateau de pêche "SD1078" a chaviré à cause d'une grosse vague de travers et son patron a été projeté à l'eau. La victime a essayé de nager vers la plage mais a disparu sous une vague.

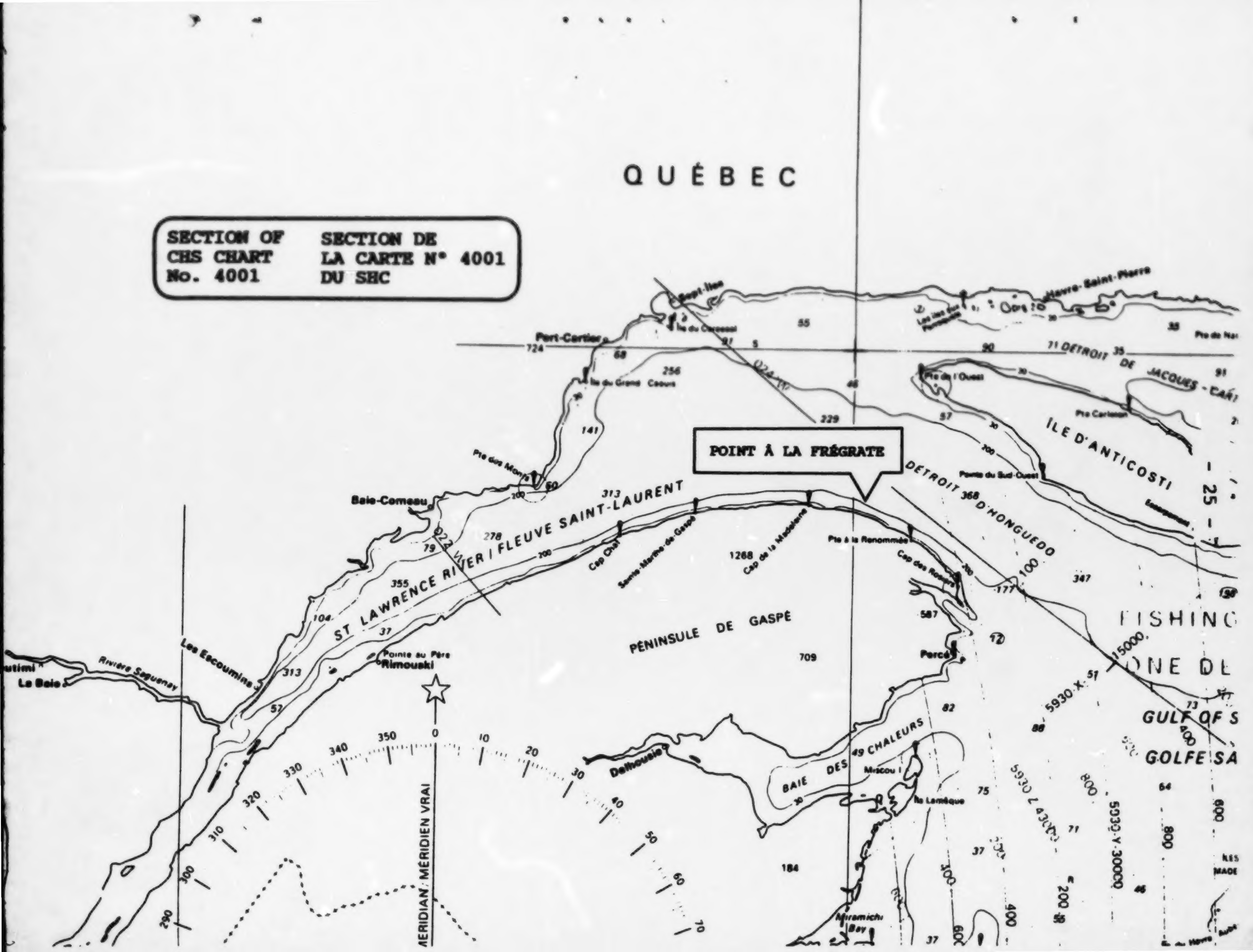
Il semble que les facteurs suivants aient contribué à ce sinistre :

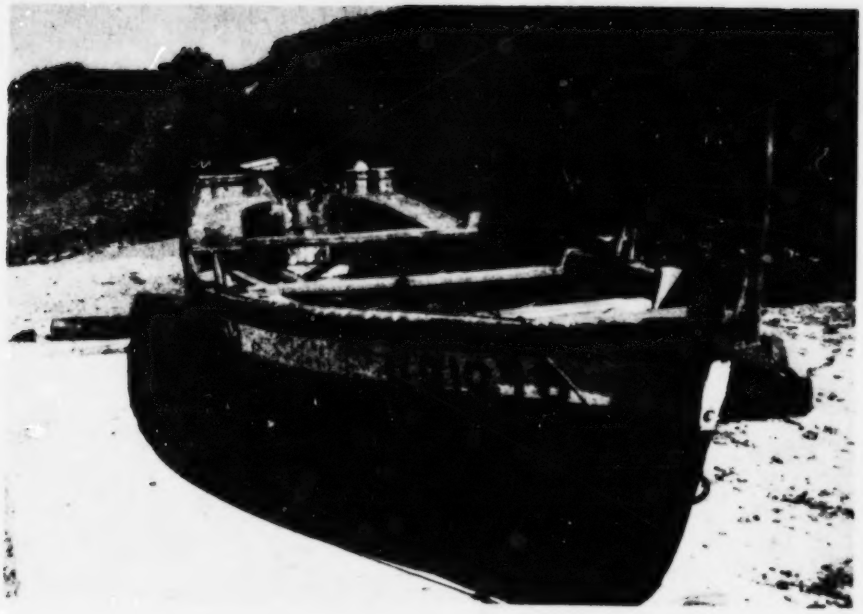
- la victime n'avait pas écouté les prévisions météorologiques diffusées pour son secteur par radio, lesquelles avaient annoncé 'Avertissement pour les petites embarcations en vigueur';
- la victime fut surprise par une bourrasque de vent violent;
- la victime a tardé à rentrer alors que la mer était grosse;
- la victime ne portait pas de gilet de sauvetage;
- l'embarcadère était mal abrité.

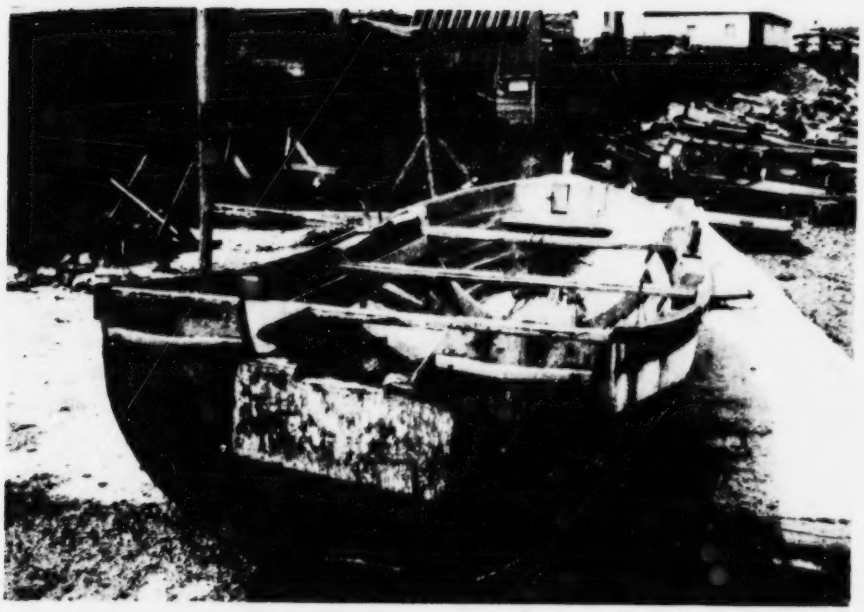
Autres constatations

Aucun des pêcheurs de Pointe à la Frégate ne porte de gilet de sauvetage lorsqu'ils font la pêche aux abords de leur village.

Aucune des embarcations de pêche du village n'est équipée de bouée de sauvetages.


QUÉBEC
SECTION OF CHS CHART No. 4001
SECTION DE LA CARTE N° 4001 DU SHC
POINT À LA FRÉGRATE
ST LAWRENCE RIVER / FLEUVE SAINT-LAURENT
PÉNINSULE DE GASPÉ
ILE D'ANTICOSTI
DETROIT DE JACQUES-CARTIER
DETROIT D'HONGUEDO
BAIE DES CHALEURS
GULF OF S
GOLFE SA
FISHING
ONE DE
MERIDIAN / MÉRIDIEN VRAI
Sept-Îles
Port-Cartier
Baie-Comeau
Pte des Monts
Les Escoumins
Rivière Saguenay
La Baie
Pointe au Père
Rimouski
Cap Chat
Pte à la Renommée
Cap des Rosiers
Percé
Dalhousie
Miscou I
Miramichi Bay
Havre-Saint-Pierre
Pointe du Sud-Ouest
5930-X-15000
5930-Z-43000
5930-Y-30000





Open clinker-built wooden boat.
Embarcation non pontée à clins en bois.

"MELLANIE DAWN"

Envahissement suivi d'un échouement au large de Cape Negro (N.-É.) le 23 novembre 1986.

Résumé

Le palangrier en bois "MELLANIE DAWN", de 32 tjb et 12,71 m de longueur, à moteur diesel, avait été construit à Mavillette (N.-É.) en 1971. Il détenait un certificat d'inspection du navire à vapeur de la Garde côtière canadienne (SIC 29) en vigueur jusqu'au 26 mai 1987; cependant, au moment de l'accident, le certificat n'était plus valide parce que le bateau ne respectait pas une condition mentionnée sur le certificat relative au radeau de sauvetage.

Selon les témoignages, sous des vents du Sud de 18 à 20 noeuds, une mer agitée et une bonne visibilité, le "MELLANIE DAWN" a appareillé de West Head, sur l'Île Cape Sable (N.-É.) vers 18h00 le 23 novembre 1986, avec deux personnes à bord à destination de Shelburne, soit un voyage de 45 milles. Vers 21h00, peu de temps après avoir paré la bouée de mi-chenal Latour, le bateau a heurté un objet sous-marin par 20 brasses de fond; le bateau filait à peu près à 8 noeuds. On a réduit la vitesse et on n'a vérifié visuellement que le compartiment-machines. Quand on a constaté que tout allait bien, on a repris la route à toute vitesse. Une trentaine de minutes plus tard environ, en sentant de la vapeur, le patron est allé voir ce qui se passait et on a constaté que le compartiment-machines était presque rempli d'eau. On a ramené les commandes de la machine au point mort et on a communiqué avec la SRGC de Yarmouth sur la voie 16 du VHF pour lui faire part de la situation. Le CCS de Halifax a été prévenu par la station radio et a mis en branle des opérations SAR.

Après avoir mis l'esquif à l'eau, les deux membres d'équipage, portant des vestes de flottaison, ont abandonné le bateau en laissant les gilets de sauvetage à bord. Au moment de l'abandon, l'eau à l'extérieur du navire arrivait à mi-hauteur entre la ligne de flottaison d'origine et le plat-bord. Les hommes se sont ensuite rendus à l'aviron jusqu'au rivage et sont débarqués une heure plus tard environ sur Blanche du côté Ouest du West Entrance. Des membres de la famille des deux hommes les attendaient en voiture à leur arrivée et les ont emmenés chez-eux, où ils sont arrivés à 23h35. À 23h38, lorsque le CCS a téléphoné chez le propriétaire du bateau, il a appris que les deux hommes étaient sains et saufs à la maison et a mis fin aux recherches.

Le bateau possédait trois pompes, une entraînée par la machine et deux fonctionnant à batterie; ces dernières pouvaient être mises en marche de la timonerie. Quand on a découvert de l'eau dans le compartiment-machines, une pompe électrique fut mise en marche mais elle s'est arrêtée quand on s'est rendu compte que le groupe électrogène a tombé en panne.

On a vu le bateau le jour suivant, soit le 24 novembre, échoué sur la rive au Nord de l'Île Cape Negro par 43°31'30"N et 065°22'54"W. Par la suite, on a découvert que l'équipement du navire avait été enlevé.

Dans ce cas, d'abandon et de perte d'un bateau, il y a eu plusieurs circonstances pour le moins étranges, à savoir :

1) Même si le bateau était rempli d'eau et ne risquait pas de couler, le patron, qui comptait 30 ans d'expérience, l'a abandonné.

2) On n'a pas tenté de rester à proximité du bateau en attendant l'arrivée des secours qui auraient possiblement pu fournir des pompes.

3) Après l'abandon, le bateau rempli d'eau a dû se déplacer dans des eaux où il y avait beaucoup de hauts-fonds à une vitesse de 0,5 noeud environ pour arriver à l'endroit où il s'est échoué.

4) Les deux membres d'équipage n'ont apparemment pas su avant huit jours que le bateau avait coulé, alors que la GCC en a été avertie le jour même.

5) On ne sait pas si le bateau a été systématiquement dépouillé de son équipement ou s'il a été victime de vandalisme.

6) Les naufragés ont réussi à ramer jusqu'à la rive où des membres de leur famille les attendaient en voiture.

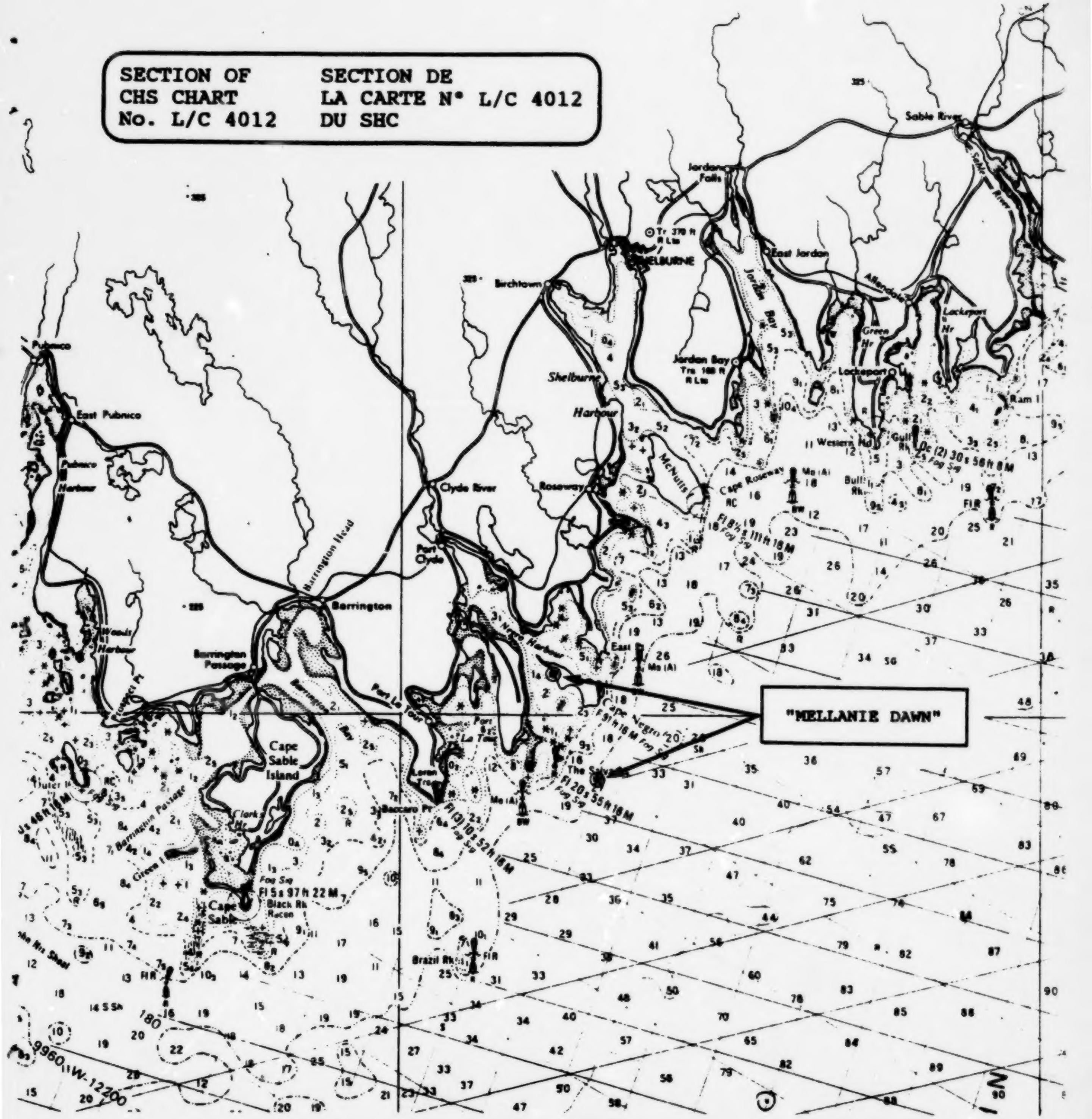
Le "MELLANIE DAWN" a coulé et a été considéré comme une perte totale, sa valeur assurée était de 50 000 $ environ. L'accident n'a pas fait de blessé et n'a pas semblé entraîner de pollution.

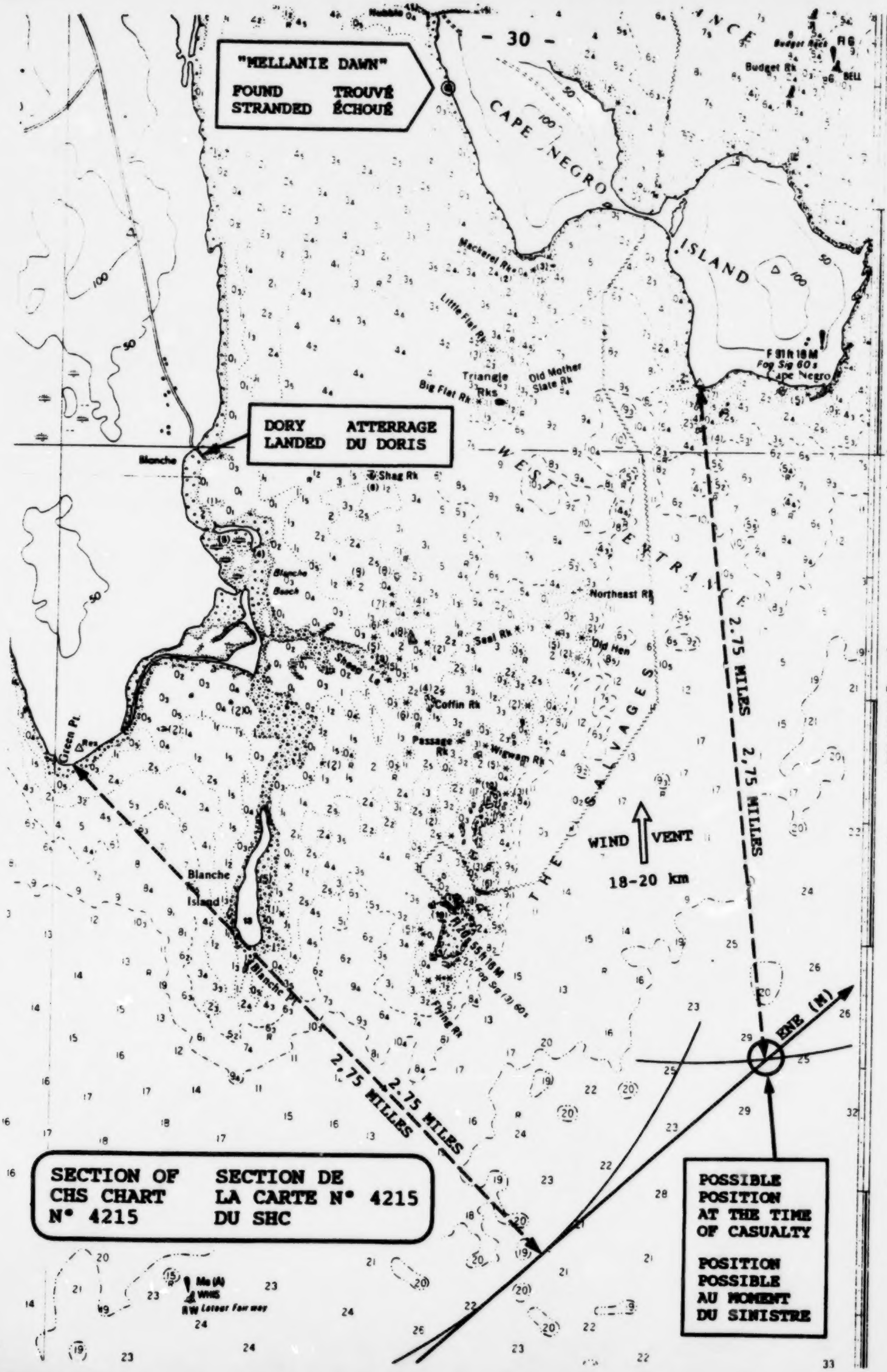
Constatations

Le bateau a été abandonné et a ensuite fait naufrage dans des circonstances étranges, à cause d'une voie d'eau dont l'origine ne peut être déterminée avec certitude.

Autres constatations

La mission SAR a été mise en branle correctement par le CCS par suite de la brusque interruption du seul appel du "MELLANIE DAWN" et a été annulée après qu'un appel téléphonique à la résidence du patron ait confirmé que les deux membres d'équipage du bateau de pêche étaient chez-eux sains et saufs.


SECTION OF
CHS CHART
No. L/C 4012
SECTION DE
LA CARTE N° L/C 4012
DU SHC
"MELLANIE DAWN"
Sable River
Jordan Falls
East Jordan
Jordan Bay
SHELBURNE
Birchtown
Shelburne
Harbour
Roseway
Clyde River
Port Clyde
Barrington
Barrington Passage
Cape Sable Island
Cape Sable
Baccaro Pt
Lockeport
Pubnico
East Pubnico


"MELLANIE DAWN"
FOUND STRANDED
TROUVÉ ÉCHOUÉ
DORY LANDED
ATTERRAGE DU DORIS
CAPE NEGRO
CAPE NEGRO ISLAND
Cape Negro
Blanche
Blanche Beach
Blanche Island
Blanche Pt
Green Pt
Mackerel Rks
Little Flat Rk
Big Flat Rk
Triangle Rks
Old Mother Slate Rk
Shag Rk
Northeast Rk
Seal Rk
Old Hen
Shag Le
Coffin Rk
Passage Rk
Wigwam Rk
Flying Rk
Budget Rock
Budget Rk
BELL
WEST ENTRANCE
THE SALVAGES
WIND VENT
18-20 km
2.75 MILES
2,75 MILLES
ENE (M)
POSSIBLE POSITION AT THE TIME OF CASUALTY
POSITION POSSIBLE AU MOMENT DU SINISTRE
SECTION OF CHS CHART N° 4215
SECTION DE LA CARTE N° 4215 DU SHC
Adjoining Chart 4214
Fog Sig 60s
Fog Sig (3) 60s
Lateur Fairway

Glossaire

BFC	Base des Forces canadiennes
BLU	Bande latérale unique (radio)
BP	Bateau de pêche
CCM	Centre de contrôle de mission SAR
CCS	Centre de coordination du sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
ECAREG	Système de trafic de l'Est du Canada
EFFET DE CARÈNE LIQUIDE	Diminution de la stabilité initiale d'un navire à la suite de l'envahissement accidentel par la mer d'un ou plusieurs compartiments
ELT	Radiobalise de détresse
EPIRB	Radiobalise de localisation des sinistres
FM	Modulation de fréquence
G	route au gyro-compas
GCC	Garde côtière canadienne
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HAUTEUR MÉTACENTRIQUE	Distance entre le centre de gravité et le métacentre du navire
HYPOTHERMIE	l'abaissement de la température du corps qui produit un état de choc responsable à son tour du ralentissement des fonctions vitales
M	mille marin (1852 m)
M	route au compas magnétique
MAYDAY	Communication de détresse
MF	Fréquence moyenne
NORDREG	Système de trafic de l'Arctique canadien
PAN	Communication d'urgence
RLS	Radiobalise de détresse

SACSM	Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime
SAR	Recherches et sauvetage
SÉCURITÉ	Communication de sécurité
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SRGC	Station radio de la Garde côtière
STM	Services du trafic maritime
UHF	Ultra-haute fréquence
UTC	Temps universel coordonné
(V)	route vraie
VHF	Très haute fréquence (radio)